ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/667

zo 4. februára 2015

o štátnej pomoci SA.14551 (2013/C) poskytovanej Francúzskom vzhľadom na zmeny v podmienkach pomoci poskytovanej časovým nájomcom plavidiel v režime dane z tonáže

[oznámené pod číslom C(2015) 434]

(Iba francúzske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými článkami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Komisia listom zo 6. novembra 2013 informovala Francúzsko o svojom rozhodnutí začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) o pomoci poskytovanej časovým nájomcom plavidiel v režime dane z tonáže. Rozhodnutie Komisie o začatí konania (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky k opatreniam pomoci.

(2) Francúzske orgány predložili pripomienky a odpovede na otázky uvedené v rozhodnutí o začatí konania v listoch z 28. apríla 2014, zo 14. mája 2014 a z 28. novembra 2014. Dňa 20. októbra 2014 sa v Bruseli s nimi uskutočnilo stretnutie.

(3) Tretie strany (*Armateurs de France* a *European Community Shipowners' Associations*, ECSA) predložili pripomienky v lehote určenej v rozhodnutí o začatí konania. Komisia ich listom z 20. marca 2014 postúpila francúzskym orgánom, ktoré ich vzali na vedomie listom z 28. apríla 2014.

2. SKUTKOVÝ STAV

(4) Francúzsky režim dane z tonáže, ktorý Komisia schválila v roku 2003 na základe usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu z roku 1997 (ďalej len „usmernenia z roku 1997“) ([3]), neukladal žiadnu všeobecnú podmienku o vlajke lodí flotily prevádzkovanej vlastníkmi lodí, ktorí prijímajú pomoc v tomto režime.

(5) To, či sú činnosti plavidiel prenajímaných na určitý čas ([4]) oprávnené na spomínaný režim, bolo podmienené konkrétnym obmedzením v podobe percentuálneho podielu čistej tonáže flotily plavidiel, ktoré sa neplavia pod vlajkou Spoločenstva. Podľa odôvodnenia 35 rozhodnutia Komisie K(2003) 1476 v konečnom znení z 13. mája 2003 o povolení francúzskeho režimu dane z tonáže ([5]) činnosti časovo prenajímaných lodí neplaviacich sa pod vlajkou členského štátu Európskeho spoločenstva boli oprávnené iba do výšky 75 % čistej tonáže flotily prevádzkovanej daným podnikom. V odôvodnení 36 daného rozhodnutia sa okrem toho zdôraznilo, že toto obmedzenie sa neuplatňuje na plavidlá, ktoré sa plavia pod vlajkou členského štátu, keďže sa strategicky a obchodne nevyhnutne riadia z územia členského štátu.

([1]) Ú. v. EÚ C 380, 28.12.2013, s. 29.
([2]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.
([3]) Ú. v. ES C 205, 5.7.1997, s. 5.
([4]) „Časový prenájom“ (angl. „*time charter*“) je zmluva, na základe ktorej prenajímateľ poskytne nájomcovi vybavené, zariadené plavidlo s plnou posádkou na obdobie vymedzené v zmluve o prenájme výmenou za prepravné. Nájomca zabezpečuje obchodné riadenie, zatiaľ čo prenajímateľ si ponecháva námorné riadenie.
([5]) Rozhodnutie Komisie z 13. mája 2003 o štátnej pomoci N737/02 v súvislosti s francúzskym režimom paušálneho zdanenia na základe tonáže v prospech námorných dopravných spoločností (Ú. v. EÚ C 38, 12.2.2004, s. 5).

(6) Francúzsko po prijatí usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu v roku 2004 (ďalej len „usmernenia z roku 2004“) ([6]) opravným zákonom o štátnom rozpočte na rok 2005 (zákon č. 2005-1720 z 30. decembra 2005) zaviedlo všeobecné pravidlo vlajky a zrušilo osobitné pravidlo o časovo prenajímaných lodiach.

(7) Všeobecná koncepcia opatrenia je opísaná v správnych pokynoch 4-H-3-08 uverejnených v *Bulletin officiel des impôts* č. 41 z 11. apríla 2008:

„Článkom 47 opravného zákona o štátnom rozpočte na rok 2005 (zákon č. 2005-1720 z 30. decembra 2005) sa zosúladil voliteľný režim dane z tonáže podľa článku 209-0 B všeobecného daňového zákonníka s novými usmerneniami Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu uverejnenými 17. januára 2004 v Úradnom vestníku Európskej únie.

Využívanie režimu je teraz podmienené tým, že prepravné námorné podniky, ktoré sa preň rozhodli, počas jeho uplatňovania zachovajú alebo rozšíria podiel lodí vo svojej flotile plaviacich sa pod vlajkou členského štátu Európskeho spoločenstva […]“

(8) Pokiaľ ide o oprávnenosť časovo prenajímaných lodí, v správnych pokynoch 4-H-3-08 sa spresňuje:

„[…] podmienka článku 209-0 B prvého odseku posledného pododseku [všeobecného daňového zákonníka], podľa ktorej sú z tohto režimu vylúčené časovo prenajímané lode, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu Európskeho spoločenstva, ak predstavujú viac než 75 % čistej tonáže prevádzkovanej flotily, sa ruší.“ ([7])

„Preto sú časovo prenajímané lode, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu Európskeho spoločenstva, oprávnené na režim dane z tonáže aj vtedy, keď predstavujú viac ako 75 % čistej tonáže flotily prevádzkovanej podnikom.

Inými slovami, časovo prenajímané oprávnené plavidlá, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu Európskeho spoločenstva, môžu využívať režim dane z tonáže bez obmedzení, a to za predpokladu, že sa dodrží záväzok uvedený vyššie […]“ ([8])

3. **DÔVODY NA ZAČATIE FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA**

(9) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti o zlučiteľnosti úpravy režimu dane z tonáže zavedenej v roku 2005 s vnútorným trhom.

(10) Domnievala sa, že zrušenie obmedzenia týkajúceho sa oprávnenosti činností časovo prenajímaných lodí, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu, je opatrenie, ktorým sa zavádza nová pomoc, keďže nie je v súlade s rozhodnutím K(2003) 1476 v konečnom znení o povolení francúzskeho režimu dane z tonáže a keďže Francúzsko ju o ňom neinformovalo.

([6]) Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3. Pozri bod 3.1 siedmy odsek.
([7]) Bod 1 štvrtý odsek správnych pokynov 4-H-3-08.
([8]) Bod 22 druhý a tretí odsek správnych pokynov 4-H-3-08. „Záväzok uvedený vyššie“ je záväzok prepravných námorných podnikov počas uplatňovania režimu zachovať alebo rozšíriť podiel lodí vo svojej flotile plaviacich sa pod vlajkou členského štátu Európskeho spoločenstva.

(11) Komisia dospela k názoru, že ciele usmernení z rokov 1997 a 2004 opodstatňujú, aby sa zachovalo obmedzenie oprávnenosti činností časovo prenajímaných lodí, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu.

4. PRIPOMIENKY A ZÁVÄZKY FRANCÚZSKA

(12) Francúzske orgány potvrdili, že znenie článku 209-0 B všeobecného daňového zákonníka (CGI – *Code général des impôts*), ktorý sa zakladá na článku 19 opravného zákona o štátnom rozpočte na rok 2002 (zákon č. 2002-1576 z 30. decembra 2002), podmieňovalo uplatňovanie režimu dane z tonáže maximálnou hranicou 75 % čistej tonáže flotily prevádzkovanej daným podnikom v prípade časovo prenajímaných lodí, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu Európskeho spoločenstva ([9]). Tento podiel Komisia schválila v odôvodnení 35 rozhodnutia K(2003) 1476 v konečnom znení ([10]).

(13) Podľa podrobných údajov, ktoré zozbieralo francúzske Riaditeľstvo pre daňovú legislatívu (*Direction de la législation fiscale*), percentuálny podiel časovo prenajímaných lodí, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu Spoločenstva, z celkovej tonáže flotily prevádzkovanej daným podnikom, dodržiaval každý dotknutý podnik, a to každý rok, odkedy sa zapojil do systému. V súhrnných tabuľkách zaslaných Komisii sú zastúpení nielen všetci členovia organizácie *Armateurs de France*, ktorí sa rozhodli pre režim dane z tonáže ([11]), ale aj plavidlá štátnych prievozných spoločností ([12]). Zvyšných 15 % predstavujú spoločnosti, ktoré si nezvolili režim dane z tonáže a nie sú členmi nijakého združenia vlastníkov lodí (najmä *Société nationale maritime Corse Méditerranée a Compagnie maritime nantaise*). Z poskytnutých údajov vyplýva, že od zavedenia dane z tonáže v roku 2003 do roku 2014 žiadny príjemca pomoci neprekročil predmetnú hranicu. V poslednom období sa najvyšší podiel zachytil na úrovni 41 %, čo je hlboko pod hranicou povolenou v roku 2003.

(14) Žiadny z dotknutých podnikov v priebehu jedného roka, na ktorý sa vzťahovala možnosť režimu dane z tonáže, neprekročil hranicu 75 %.

(15) Okrem toho všetci príjemcovia pomoci prevádzkujú pod vlajkou členského štátu Európskej únie alebo zmluvnej strany Dohody o EHP (ďalej len „európska vlajka“) aspoň 25 % čistej tonáže svojej flotily. Keďže príjemcovia pomoci v spomínanom režime sú povinní zachovať alebo rozšíriť podiel plavidiel plaviacich sa pod európskou vlajkou, časovo prenajímané lode, ktoré sa neplavia pod európskou vlajkou, nikdy neprekročia 75 % čistej tonáže ich flotily. Tak budú vždy spĺňať požiadavky rozhodnutia K(2003) 1476 v konečnom znení.

(16) Počas rokovaní s Komisiou však francúzske orgány uznali, že ich súčasné právne predpisy neposkytujú právne záruky, že príjemcovia pomoci, ktorí si prenajímajú plavidlá na čas, vždy budú konať v záujme dosiahnutia cieľov usmernení z roku 2004. Najmä noví príjemcovia pomoci nemajú žiadne osobitné povinnosti, pokiaľ ide o vlajku alebo minimálny objem vlastných námorných činností.

(17) Francúzske orgány sa v záujme nápravy tejto situácie zaviazali, že od fiškálneho roka 2015 ([13]) podmienia využívanie režimu dane z tonáže tým, že podnik bude pod európskou vlajkou prevádzkovať aspoň 25 % čistej tonáže vlastnej flotily a že sa v priebehu desaťročia, na ktoré sa režim vzťahuje, zaviaže tento podiel zachovať alebo zvýšiť. V prípade integrovaného daňového konzorcia sa tento záväzok bude posudzovať na základe súčtu čistej tonáže jednotlivých členov.

5. PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN

5.1. Pripomienky združenia *Armateurs de France*

(18) *Armateurs de France* (AdF) je profesijné združenie podnikov námornej dopravy a služieb.

([9]) V článku 209-0 B prvom odseku treťom pododseku CGI sa stanovuje, že „časovo prenajímané lode, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu Európskeho spoločenstva, nemôžu využívať tento režim, ak predstavujú vyše 75 % čistej tonáže flotily prevádzkovanej daným podnikom“.

([10]) Odôvodnenie 35 rozhodnutia K(2003) 1476 v konečnom znení: „Činnosti časovo prenajímaných lodí, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu Európskeho spoločenstva, môžu využívať režim paušálneho zdaňovania na základe tonáže, len ak predstavujú najviac 75 % čistej tonáže flotily prevádzkovanej daným podnikom.“

([11]) Členovia *Armateurs de France* spravujú 80 % tonáže spomedzi francúzskych vlastníkov lodí.

([12]) Tí spravujú 5 % celkovej tonáže spomedzi francúzskych vlastníkov lodí.

([13]) Francúzsky režim dane z tonáže podľa článku 209-0 B francúzskeho všeobecného daňového zákonníka bol zmenený článkom 75 druhého zákona o štátnom rozpočte na rok 2014 (zákon č. 2014-1655 z 29. decembra 2014). Nová podmienka sa bude vzťahovať na podniky, ktoré budú využívať režim za finančný rok po 27. novembri 2014.

(19) AdF pripomína, že pôvodný francúzsky systém, ktorý Francúzsko oznámilo, Komisia schválila v roku 2003 na základe usmernení z roku 1997.

(20) Podľa francúzskeho systému z roku 2003 činnosti časovo prenajímaných lodí plaviacich sa pod vlajkou tretieho štátu boli oprávnené len do výšky 75 % čistej tonáže flotily. Inými slovami, percentuálny podiel časovo prenajímaných lodí, ktoré sa neplavili pod európskou vlajkou, nemal presiahnuť 75 % celkovej tonáže prevádzkovanej daným podnikom.

(21) V roku 2004, po tom, čo Francúzsko oznámilo nový režim, boli usmernenia z roku 1997 nahradené a spresnené. V usmerneniach z roku 2004 sa predovšetkým pripomínajú sledované ciele, najmä podpora registrácie plavidiel pod vlajkami členských štátov alebo návrat k nej či zachovávanie a zlepšovanie námorného know-how a ochrana a podpora zamestnanosti európskych námorníkov.

(22) Práve s cieľom dodržať nové usmernenia sa Francúzsko rozhodlo nahradiť hranicu 75 % novým kritériom. To spočívalo v zachovaní alebo rozšírení podielu plavidiel plaviacich sa pod vlajkou členského štátu a ponúkalo silnejšiu záruku ochrany a podpory zamestnanosti v Spoločenstve než obmedzenie časovo prenajímaných plavidiel plaviacich sa pod vlajkou tretích krajín.

(23) Keďže francúzska právna úprava iba preberá znenie usmernení z roku 2004, nemožno pochybovať o jej súlade. Preto sa poukazuje na pochybnosti o zásadách právnej istoty a oprávneného očakávania.

(24) Vzhľadom na prebiehajúce formálne vyšetrovanie si členovia AdF overili, či sa od roku 2003 dodržiava hranica 75 %.

(25) Ukázalo sa, že napriek francúzskym legislatívnym zmenám podiel časovo prenajímaných lodí plaviacich sa pod vlajkou tretej krajiny v žiadnom roku a v prípade žiadneho dotknutého podniku nepresiahol hranicu 75 % celkovej prevádzkovanej tonáže schválenú v roku 2003. Povinnosť zachovať alebo rozšíriť podiel plavidiel plaviacich sa pod európskou vlajkou viedla v praxi k tomu istému výsledku ako predchádzajúca požiadavka, a preto sa môže považovať za dostatočne účinnú.

(26) Súčasné francúzske požiadavky, najmä zachovanie alebo rozšírenie podielu plavidiel plaviacich sa pod vlajkou členského štátu, sú plne v súlade s cieľmi usmernení z roku 2004.

5.2. **Pripomienky združenia *European Community Shipowners' Associations***

(27) Združenie *European Community Shipowners' Associations* (ECSA) v prvom rade zdôrazňuje, že časový prenájom lodí je medzi lodnými dopravcami jedným z najvyužívanejších mechanizmov. Vďaka nemu možno na dohodnutý čas previesť obchodné a prevádzkové riadenie plavidla na nájomcu, zatiaľ čo vlastníctvo a iné aspekty riadenia zostávajú v rukách vlastníka. Prepravné spoločnosti tak majú istý manévrovací priestor, aby čo najlepšie reagovali na potreby zákazníkov a zabezpečili si dobré celosvetové postavenie. Flexibilný charakter časového prenájmu európskym námorným spoločnostiam umožnil pomerne rýchlo získať značný trhový podiel.

(28) V námorníctve je najdôležitejšia zamestnanosť na pevnine, ktorá priamo súvisí s obchodným a prevádzkovým riadením lode, a nepriamo aj zachovanie a príťažlivosť námorných spoločností. V posledných desaťročiach európski vlastníci plavidiel nepochybne preukázali vynikajúce manažérske a operačné schopnosti. V európskych spoločnostiach vďaka časovému prenájmu pribudli a zachovali sa pracovné miesta a vysoko profesionálne zručnosti, a to bez ohľadu na vlajku lode.

(29) ECSA sa domnieva, že zmeny, ktoré sa v roku 2005 zaviedli do francúzskeho režimu dane z tonáže, boli v súlade s cieľmi usmernení z roku 2004. Trvať na formálnom opätovnom zavedení obmedzenia časovo prenajímaných lodí, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu Európskej únie, by európske námorné spoločnosti obralo o flexibilitu potrebnú na to, aby primerane a optimálne vyhoveli zákazníkom a posilnili si postavenie na celosvetovom trhu.

(30) Ak by však Komisia nástojila, že prepravné spoločnosti by na využívanie režimu dane z tonáže mali vlastniť a prevádzkovať určité percento komerčných plavidiel, ECSA sa domnieva, že Komisia by mala umožniť európskym námorným spoločnostiam na časovo prenajímaných plavidlách prevádzkovať v režime dane z tonáže až 10 ton nosnosti ([14]) na každú tonu nosnosti lodí vo vlastníctve alebo lodí prenajatých bez posádky. Uplatňovanie uvedeného pomeru by nemalo závisieť od kritérií, akým je register Spoločenstva.

(31) Napokon, usmernenia Únie by mali zotrvať pružné. Mali by umožniť členským štátom prijímať primerané opatrenia v prospech svojej flotily podľa vlastných potrieb pod podmienkou, že sa zaistí sledovanie stanovených cieľov. Podľa združenia ECSA európske námorné spoločnosti, ktoré prevádzkujú lode v časovom prenájme, ich tiež napĺňajú, či už sa plavia pod vlajkou členského štátu alebo nie.

6. STANOVISKO FRANCÚZSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

(32) Francúzsko zobralo na vedomie pripomienky tretích strán v jeho prospech.

7. POSÚDENIE OPATRENÍ

7.1. Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ

(33) V rozhodnutí K(2003) 1476 v konečnom znení bol francúzsky režim dane z tonáže označený za schému pomoci.

(34) Dôvody, ktoré viedli Komisiu k záveru, že režim dane z tonáže predstavuje schému štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, stále platia. Režim dane z tonáže je voliteľný a odchyľuje sa od pravidiel výpočtu daní z príjmov právnických osôb, lebo niektorým podnikom – námorným dopravcom – poskytuje hospodársku výhodu v podobe zníženia základu dane, čo vo všeobecnosti vedie k nižšiemu zdaneniu ich príjmov. Námorné dopravné podniky pôsobia na trhoch so silnou medzinárodnou konkurenciou, a tak výhody dane z tonáže môžu narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi zmluvnými stranami Dohody o EHP.

(35) Zrušením obmedzenia oprávnenosti činností časovo prenajímaných lodí, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu, sa zaviedla nová pomoc, ktorá bola navyše poskytnutá bez toho, aby bola vopred upovedomená Komisia, čo je v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Ide o novú pomoc, keďže nie je v súlade s rozhodnutím K(2003) 1476 v konečnom znení o povolení francúzskeho režimu dane z tonáže a keďže Francúzsko o nej neinformovalo Komisiu. Napriek tvrdeniam AdF ([15]) zrušenie tohto obmedzenia nemožno považovať za vhodné opatrenie, ako zosúladiť francúzsky režim dane z tonáže s usmerneniami z roku 2004 ([16]), keďže toto zrušenie odporuje ich cieľom, ako sa vysvetľuje v odseku 7.2 tohto rozhodnutia. Preto odstránenie obmedzenia oprávnenosti činností časovo prenajímaných lodí, ktoré sa neplavia pod vlajkou členského štátu, nemôže tvoriť súčasť existujúcej pomoci v zmysle bodu 13 usmernení z roku 2004 ([17]).

7.2. Zlučiteľnosť s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ

(36) Podmienky uplatňovania článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ v oblasti námornej dopravy boli objasnené v usmerneniach z roku 2004. Preto sa zlučiteľnosť opatrenia, ktoré je predmetom tohto rozhodnutia, musí posudzovať na základe usmernení z roku 2004.

(37) Usmernenia z roku 2004, presne ako tie z roku 1997, nestanovujú výslovné obmedzenie začlenenia časovo prenajímaných lodí do režimu dane z tonáže. V predchádzajúcich rozhodnutiach ([18]) však Komisia dospela k záveru, že časoví nájomcovia využívajúci režim dane z tonáže musia prispievať jednak k cieľu registrovať

([14]) Deadweight (DWT).
([15]) Pozri odôvodnenia 21 až 23 tohto rozhodnutia.
([16]) Pozri bod 13 usmernení z roku 2004.
([17]) Na rozdiel od požiadavky „zachovať alebo … rozšíriť podiel plavidiel plaviacich sa pod vlajkou členského štátu“, ktorá bola zavedená na zosúladenie s usmerneniami z roku 2004.
([18]) Pozri napríklad pôvodné rozhodnutie K(2003) 1476 v konečnom znení a rozhodnutie Komisie 2009/626/ES z 25. februára 2009 o schéme pomoci C 2/08 (ex N 572/07), o zmene režimu dane z tonáže v námornej doprave, ktorú plánuje zaviesť Írsko (Ú. v. EÚ L 228, 1.9.2009, s. 20). Pozri tiež rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 24 až 26.

plavidlá pod vlajkami členských štátov, jednak k cieľu zachovať námorné know-how tým, že si ponechajú námorné riadenie určitého percenta flotily. Žiadny podnik nesmie využívať režim dane z tonáže bez toho, aby prispieval ku kľúčovým cieľom usmernení z roku 2004.

(38) Komisia na základe štatistických údajov od francúzskych orgánov konštatuje, že hoci obmedzenia uplatňované na dočasne prenajímané lode boli v roku 2005 zrušené, príjemcovia pomoci vo francúzskom režime dane z tonáže dostatočne prispievajú k spomínaným cieľom, lebo z celkovej prevádzkovanej tonáže percento časovo prenajímaných lodí, ktoré sa neplavia pod európskou vlajkou, nepresahuje 41 %. To súvisí buď s vysokým počtom plavidiel plaviacich sa pod európskou vlajkou, alebo s námorným riadením určitého percenta flotily (prípade s kombináciou oboch faktorov).

(39) Komisia navyše berie do úvahy, že podľa francúzskych orgánov všetci súčasní príjemcovia pomoci prevádzkujú pod európskou vlajkou aspoň 25 % čistej tonáže svojej flotily. Zohľadňuje aj to, že hojné používanie európskej vlajky vo francúzskom námorníctve potvrdili aj externé štúdie, napr. štúdia organizácie Oxford Economics *The economic value of the EU shipping industry* z roku 2014. Podľa nej je percentuálny podiel tonáže prevádzkovanej pod francúzskou vlajkou výrazne nad hranicou 25 % ([19]).Keďže príjemcovia pomoci v spomínanom režime sú povinní zachovať alebo rozšíriť podiel plavidiel plaviacich sa pod európskou vlajkou, časovo prenajímané lode, ktoré sa neplavia pod európskou vlajkou, nikdy nemôžu prekročiť 75 % čistej tonáže ich flotily.

(40) Komisia však musí konštatovať, že súčasné francúzske právne predpisy neposkytujú právne záruky, že príjemcovia pomoci, ktorí si prenajímajú plavidlá na čas, vždy budú konať v záujme dosiahnutia cieľov usmernení z roku 2004. Najmä noví príjemcovia pomoci nemajú žiadne osobitné povinnosti, pokiaľ ide o vlajku alebo vlastné námorné riadenie.

(41) Preto Komisia dospela k záveru, že súčasné francúzske právne predpisy neobsahujú potrebné záruky, a preto sa nemôžu považovať za zlučiteľné s usmerneniami z roku 2004.

(42) V tejto súvislosti Komisia berie na vedomie záväzok Francúzska napraviť túto situáciu tak, že podmieni využívanie režimu paušálneho zdaňovania povinnosťou prevádzkovať určitý minimálny podiel plavidiel plaviacich sa pod európskou vlajkou. Ten bude od fiškálneho roku 2015 stanovený na 25 % z čistej tonáže a musí sa dodržiavať počas celého desaťročia, na ktoré sa vzťahuje režim dane z tonáže.

(43) Táto podmienka je rovnako prísna ako podmienka stanovená v pôvodnom rozhodnutí K(2003) 1476 v konečnom znení o povolení francúzskeho režimu dane z tonáže. Vzhľadom na ciele usmernení z roku 2004, najmä na povinnosť príjemcov pomoci prispievať jednak k cieľu registrovať plavidlá pod vlajkami členských štátov, jednak k cieľu chrániť námorné know-how tým, že si ponechajú námorné riadenie určitého podielu svojej flotily, Komisia považuje záväzok Francúzska za primeraný. Vďaka nemu aj noví príjemcovia pomoci v režime dane z tonáže budú prispievať k cieľu registrovania plavidiel pod vlajkami členských štátov.

7.3. **Záver**

(44) Komisia konštatuje, že Francúzsko v roku 2005 porušilo článok 108 ods. 3 ZFEÚ neoprávnenou zmenou právnych predpisov o dani z tonáže v prípade časovo prenajímaných lodí.

(45) Táto zmena nie je v súlade so ZFEÚ, lebo nezaručuje, že noví príjemcovia pomoci v režime dane z tonáže budú dostatočne prispievať k dosiahnutiu cieľov usmernení z roku 2004, keďže nemajú právne povinnosti, pokiaľ ide o vlajku alebo minimálny objem vlastných námorných činností.

(46) Ako sa dohodlo s francúzskymi orgánmi, súčasné predpisy sa musia upraviť tak, aby sa zabezpečilo, že do režimu dane z tonáže budú môcť vstúpiť iba spoločnosti, ktoré prevádzkujú pod európskou vlajkou aspoň 25 % čistej tonáže svojej flotily. Príjemcovia pomoci v režime dane z tonáže tak budú prispievať k cieľom usmernení z roku 2004, aj keď sa celá ich flotila bude časovo prenajímať.

([19]) Pozri napríklad grafy 2.3d a 2.4b v štúdii (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Keďže všetci súčasní príjemcovia pomoci už dodržiavajú stanovenú hranicu a majú povinnosť zachovať alebo rozšíriť podiel plavidiel plaviacich sa pod európskou vlajkou, netreba žiadať o vrátenie pomoci,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Úprava režimu dane z tonáže, ktorú Francúzsko v roku 2005 neoprávnene zaviedlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ide o pravidlá uplatniteľné na časovo prenajímané lode.

Článok 2

Francúzsko vo fiškálnom roku 2015 zmení právne predpisy o režime dane z tonáže v súlade so záväzkom, že pri vstupe do režimu dane z tonáže príjemcovia pomoci budú musieť prevádzkovať pod vlajkou členského štátu Únie alebo zmluvnej strany Dohody o EHP aspoň 25 % čistej tonáže svojej flotily a neskôr tento podiel zachovať alebo zvýšiť.

Článok 3

Francúzsko bude po prijatí legislatívnych zmien uvedených v článku 2 informovať Komisiu.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli 4. februára 2015

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie